

NORDAIR

	1973	1972	
Revenues	\$28,079,000	\$21,671,000	Revenues
Earnings	\$ 2,203,000	\$ 763,000	Bénéfice
Number of shares outstanding	2,246,989	1,967,991	Nombre d'actions en circulation
Earnings per share before dilution	\$1.00	41¢	Bénéfice par action avant dilution
Fully diluted earnings per share	99¢	38¢	Bénéfice entièrement dilué par action
Book value per share	\$5.52	\$4.47	Valeur aux livres par action
Total assets	\$39,200,000	\$37,488,000	Actif total
Long term liabilities	\$15,072,000	\$19,872,000	Dettes à long terme
Number of employees	792	621	Nombre d'employés
Aircraft Fleet			Flotte d'Avions
Boeing 737	5	4	Boeing 737
Lockheed Electra	3	3	Lockheed Electra
Fairchild 227	3	3	Fairchild 227
Other	8	13	Autres



1973 Report to Shareholders

Earnings after taxes for 1973 were the highest in the Company's history and were derived from the following sources:

		Per outstanding share	Fully diluted per share
Normal operations	\$ 842,000	38¢	38¢
Sale of aircraft	1,061,000	48¢	48¢
Payment re contract amendment to postpone delivery of an aircraft	300,000	14¢	13¢
	<u>\$2,203,000</u>	<u>\$1.00</u>	<u>99¢</u>

While earnings from operations increased they did not keep pace with increased revenues due to the adverse effect of increased operating costs and a strike which was settled early in the year. An increase of 7% in Nordair's rate structure was made on December 1st and notice of a further increase of 3% was filed with the Canadian Transport Commission to commence on February 1st resulting from a substantial increase in fuel prices, particularly in Montreal during the month of December. Following announcement of fare increases by the two Canadian trunk lines, Nordair has further adjusted rates upward on its Southern scheduled services. Charter rates have been adjusted in accordance with contract provisions for fuel escalation.

Although it remains the policy of the Company to own its aircraft, it was decided to sell one 737 and lease it back on a basis more favourable than owning the aircraft. The net gain from the sale of this aircraft and from the disposal of some piston engine aircraft is included in the above figure.

In February 1973, the Company contracted to purchase a DC-8-61 aircraft for delivery in October. Subsequently it entered into an agreement with the vendor to the effect that in consideration of payment of \$300,000. to Nordair by October 1973, delivery of the aircraft, Nordair's first four-engine jet, would be delayed until October 1974. It will be placed in service in November, mainly on charter work, which will provide the most effective utilization of the aircraft.

The Nordair revenue base was broadened during the year with the commencement of the flying associated with the Ice Reconnaissance contract and by the extension of service in the James Bay area of north-western Quebec with the addition of Matagami and La Grande. Route development will continue to be emphasized, including the outstanding application for scheduled service connecting Yellowknife and Frobisher Bay via intermediate points in the Northwest Territories; and with the Danish aviation authorities for a license, already granted in Canada, to extend regular service from Frobisher Bay to Greenland. There are also a number of other applications before the Canadian Transport Commission involving the North and the Provinces of Quebec and Ontario, details of which appear later in this report.

Rapport aux actionnaires pour 1973

Le bénéfice, impôts déduits, pour 1973 a été le plus élevé de l'histoire de la société et se répartit de la manière suivante:

		Par action en circulation	Par action, entièrement dilué
Activités normales	\$ 842,000	38¢	38¢
Vente d'avions	1,061,000	48¢	48¢
Paielement relatif à l'amendement d'un contrat retardant la livraison d'un avion	300,000	14¢	13¢
	<u>\$2,203,000</u>	<u>\$1.00</u>	<u>99¢</u>

Bien que le bénéfice en provenance de l'exploitation ait augmenté, cette augmentation n'a pas suivi le même rythme que celle des revenus et cela à cause de l'effet défavorable résultant de l'augmentation des frais d'exploitation et d'une grève qui a été réglée au début de l'année. Une augmentation de 7% de la structure tarifaire de Nordair est entrée en vigueur le premier décembre et la Commission canadienne des Transports a été avisée d'une seconde augmentation de 3% pour le premier février. Cette seconde augmentation a été nécessitée par la montée considérable des prix du carburant, particulièrement à Montréal, en décembre dernier. A la suite de l'annonce d'augmentations de tarifs par les deux principales compagnies aériennes canadiennes, Nordair a de nouveau augmenté ses tarifs sur ses services réguliers du sud. Les tarifs pour vols nolisés ont été modifiés suivant les dispositions concernant l'augmentation du carburant, contenues dans les contrats.

Bien que la société ait l'intention de continuer à être propriétaire de ses appareils, elle a décidé de vendre un 737 et de le relouer à long terme à des conditions plus favorables qu'en en demeurant propriétaire. Le profit réalisé lors de la vente de cet appareil et de quelques autres avions avec moteurs à pistons est inclus dans le montant ci-dessus.

En février 1973, la société a acheté par contrat un DC-8-61 qui devait être livré en octobre. Plus tard, est intervenu, entre la société et le vendeur, un accord en vertu duquel la livraison de l'appareil — premier jet à quatre moteurs de Nordair — serait retardée jusqu'à octobre 1974, en considération du paiement d'une somme de \$300,000 à Nordair en octobre 1973. Il entrera en service en novembre surtout avec des vols nolisés ce qui fournira l'utilisation la plus efficace de l'avion.

Au cours de l'année, la base des revenus de Nordair s'est élargie lorsqu'ont débuté les vols en relation avec le contrat portant sur la surveillance des glaces et lors de l'extension des services dans la région de la Baie James au nord-ouest du Québec avec l'adjonction des villes de Matagami et La Grande. Le développement de nouvelles lignes se poursuivra en pressant, entre autres choses, la demande de

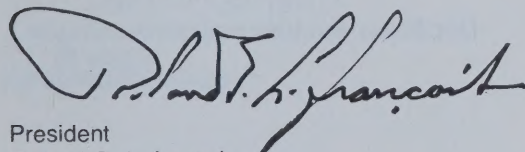
1973 Report to Shareholders

Working capital decreased during the year by \$1,117,000, resulting in a deficit of \$811,000, at December 31, 1973. Sources of funds include cash flow from operations of \$6,431,000, and the sale of capital stock of \$1,395,000, due to the exercise of options on 278,998 common shares. Payments on long-term debt totalled \$10,088,000, of which \$1,888,000, represents prepayments on amounts due after 1974. These prepayments were made with available cash to lower the Company's debt burden which resulted in a reduction in working capital. Long-term debt at \$15,072,000, shows a total reduction of \$4,800,000, compared to the previous year. Capital expenditures during 1973 amounted to \$8,094,000, including the addition of one 737 to our fleet. The cost of financing new aircraft increased by 47% during 1973 due to an increase in the Canadian chartered bank prime lending rate from 6% to 9½ %.

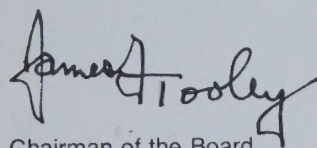
Nordair will use its best efforts to continue strict control of operating costs in all areas. Of particular importance will be our efforts to negotiate fair but viable labour agreements with our pilots, our ground personnel, and our flight attendants. The current contracts expire during 1974.

In summary, the year 1973 has continued the trend of growth both in revenues and profits. For the year ahead, present schedules and signed charter contracts assure increased utilization at higher yields for our jet fleet so that we look forward to further improvement in 1974.

For the Board of Directors,



President
Roland G. Lefrançois



Chairman of the Board
James F. Tooley

February 26, 1974

Rapport aux actionnaires pour 1973

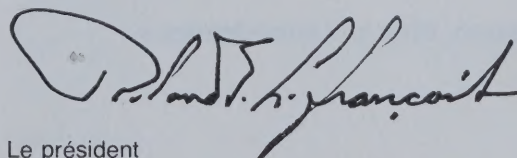
permis pour l'établissement d'un service régulier entre Yellowknife et Frobisher Bay, en passant par plusieurs points dans les Territoires du Nord-Ouest, demande qui est encore en suspens, et celle également qui a été soumise aux autorités de l'aviation danoise afin d'obtenir un permis — déjà accordé au Canada — en vue de desservir le Groënland à partir de Frobisher Bay. Plusieurs autres demandes ont été déposées auprès de la Commission canadienne des Transports concernant le Nord et les provinces de Québec et d'Ontario. Détails de ces demandes apparaissent ci-après dans ce rapport.

Durant l'année le fonds de roulement a diminué de \$1,117,000, résultant en un déficit de \$811,000, au 31 décembre 1973. La provenance des fonds comprend des rentrées d'argent de l'exploitation pour un montant de \$6,431,000, et de la vente d'actions du capital social pour \$1,395,000 par suite de l'exercice d'options pour 278,998 actions ordinaires. Les paiements sur dettes à long terme s'élevèrent à \$10,088,000, dont \$1,888,000, représente des paiements avant terme de montants exigibles après 1974. Ces derniers paiements furent exécutés dans le but de réduire le fardeau de la dette de la société, ce qui a eu pour résultat de diminuer le fonds de roulement. La dette à long terme au montant de \$15,072,000, montre une réduction totale de \$4,800,000, à comparer avec l'année précédente. Les sorties de capitaux en 1971 se sont élevées à \$8,094,000, y compris l'apport d'un 737 à sa flotte. Les frais de financement pour nouveaux avions ont augmenté de 47% durant 1973 particulièrement à cause de l'augmentation du taux préférentiel des banques à charte canadiennes. Celui-ci est passé de 6% à 9½ %.

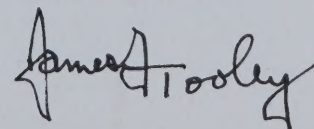
Nordair continuera ses efforts en vue de contrôler le plus strictement possible l'augmentation systématique des frais d'exploitation dans tous les secteurs. Particulièrement importantes seront nos négociations visant à obtenir des conventions collectives justes mais viables avec nos pilotes et notre personnel au sol et en vol. Les conventions actuelles expirent en 1974.

En résumé, le rythme de croissance des revenus et des bénéfices s'est maintenu en 1973. Pour l'année à venir, les services réguliers actuels et les contrats pour vols nolisés déjà signés nous assurent une augmentation dans l'utilisation et le revenu de notre flotte de réactés. Nous pouvons donc envisager une autre année record pour 1974.

Pour le Conseil d'administration



Le président
Roland G. Lefrançois



Le Président du Conseil d'administration
James F. Tooley

Le 26 février 1974

Nordair Ltée — Nordair Ltd. and Subsidiary Companies
Consolidated Balance Sheet
as at December 31, 1973

Assets

Actif

	<u>1973</u>	<u>1972</u>	
Current Assets			Actif à court terme
Cash and deposit receipts	\$ 1,123,000	\$ 2,612,000	Encaisse et dépôts à terme
Accounts receivable	3,973,000	2,698,000	Comptes à recevoir
			A recevoir des dirigeants et des employés
Due from officers and employees	173,000	133,000	
Inventory of spare parts and fuel at the lower of cost and replacement cost	1,350,000	995,000	Stock de pièces de rechange et de carburant au moindre du coût et de la valeur de remplacement
Prepaid insurance and other expenses	224,000	154,000	Assurance et autres frais payés d'avance
	<u>6,843,000</u>	<u>6,592,000</u>	
Property and Equipment at cost (Note 1)			Propriétés et équipement au prix coûtant (Note 1)
Land	105,000	103,000	Terrains
Flight equipment	35,217,000	33,419,000	Équipement aéronautique
Accumulated depreciation	5,504,000	4,701,000	Amortissement accumulé
	<u>29,713,000</u>	<u>28,718,000</u>	
Other property and equipment	3,851,000	3,588,000	Autres propriétés et équipement
Accumulated depreciation	1,812,000	1,513,000	Amortissement accumulé
	<u>2,039,000</u>	<u>2,075,000</u>	
Deposit on flight equipment (Note 2)	500,000	—	Dépôt sur équipement aéronautique (Note 2)
	<u>32,357,000</u>	<u>30,896,000</u>	
	<u>\$39,200,000</u>	<u>\$37,488,000</u>	

Signed on behalf of the Board:
Signé au nom du conseil d'administration:

James F. Tooley, Director/Administrateur

Roland G. Lefrançois, Director/Administrateur

Nordair Ltée — Nordair Ltd. et ses filiales
Bilan consolidé
au 31 décembre 1973

Liabilities

Passif

	<u>1973</u>	<u>1972</u>	
Current Liabilities			Passif à court terme
Accounts payable and accrued charges	\$ 4,958,000	\$ 3,869,000	Comptes à payer et frais courus
Contract deposits and unused tickets	1,028,000	1,023,000	Dépôts sur contrats et billets non utilisés
Long-term liabilities — current portion	1,668,000	1,394,000	Tranche exigible des dettes à long terme
	<u>7,654,000</u>	<u>6,286,000</u>	
Long-term Liabilities (Note 3)	<u>15,072,000</u>	<u>19,872,000</u>	Dettes à long terme (Note 3)
Deferred Income Taxes (Note 4)	<u>4,076,000</u>	<u>2,530,000</u>	Impôts sur le revenu reportés (Note 4)

Shareholders' Equity

Avoir des actionnaires

Capital Stock (Note 5)

Capital-actions (Note 5)

Authorized

Autorisé

5,000,000 no par value common shares

5,000,000 d'actions ordinaires
sans valeur nominale

Issued

Emis

2,246,989 common shares
(1972 — 1,967,991)

2,246,989 actions ordinaires
(1972, 1,967,991)

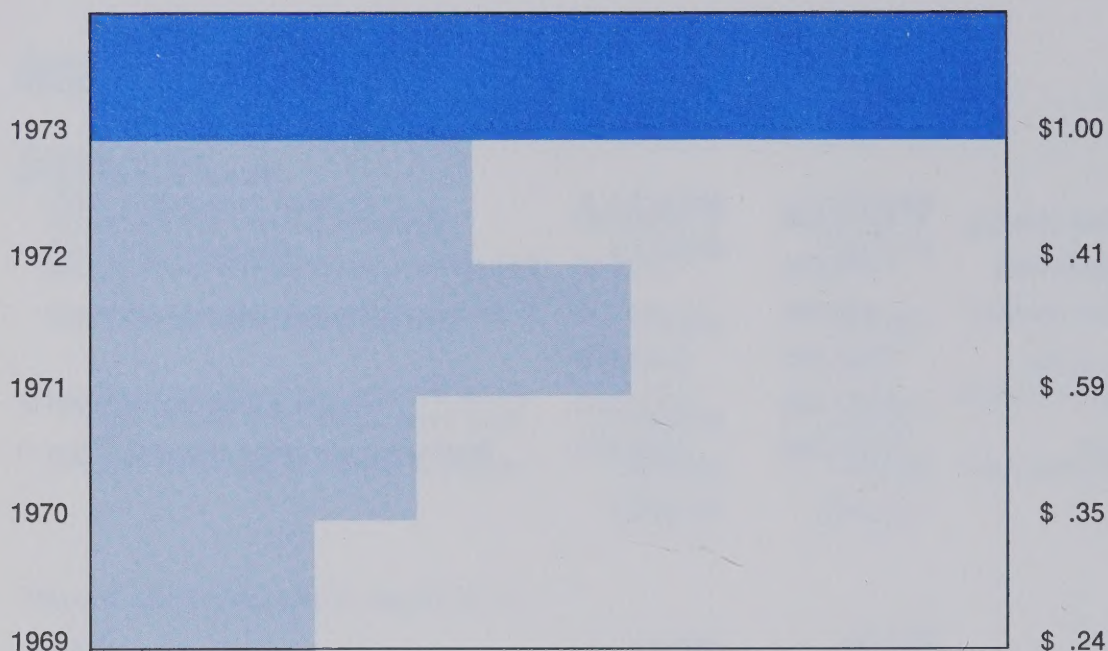
Retained Earnings

Bénéfices non répartis

6,771,000	4,568,000
<u>12,398,000</u>	<u>8,800,000</u>
<u>\$39,200,000</u>	<u>\$37,488,000</u>

Earnings per share
(After extraordinary item)

Bénéfices par action
(Compte tenu du poste extraordinaire)



Nordair Ltée — Nordair Ltd. and Subsidiary Companies
Consolidated Statement of Earnings
for the year ended December 31, 1973

	1973	1972
Revenue	\$28,079,000	\$21,671,000
Costs and Expenses		
Operating expenses	22,093,000	17,227,000
Depreciation	2,682,000	2,028,000
Interest on long-term liabilities	1,587,000	1,137,000
	<u>26,362,000</u>	<u>20,392,000</u>
Earnings from Operations	1,717,000	1,279,000
Profit on Disposal of Flight Equipment	1,732,000	95,000
	<u>3,449,000</u>	<u>1,374,000</u>
Income Taxes	1,546,000	673,000
Earnings Before Extraordinary Item	1,903,000	701,000
Extraordinary item (Note 6)	300,000	62,000
Earnings for Year	\$ 2,203,000	\$ 763,000
Earnings per share (Note 7)		
Before extraordinary item	\$0.86	\$0.37
After extraordinary item	1.00	0.41
Fully diluted earnings per share (Note 7)		
Before extraordinary item	0.86	0.35
After extraordinary item	0.99	0.38

Nordair Ltée — Nordair Ltd. et ses filiales
État consolidé des bénéfices
pour l'exercice terminé le
31 décembre 1973

Revenus	
Coût et dépenses	
Frais d'exploitation	
Amortissement	
Intérêts sur dettes à long terme	
Bénéfice d'exploitation	
Profit sur vente d'équipement aéronautique	
Impôts sur le revenu	
Bénéfice, compte non tenu du poste extraordinaire	
Poste extraordinaire (Note 6)	
Bénéfice de l'exercice	
Bénéfice par action (Note 7)	
Compte non tenu du poste extraordinaire	
Compte tenu du poste extraordinaire	
Bénéfice entièrement dilué par action (Note 7)	
Compte non tenu du poste extraordinaire	
Compte tenu du poste extraordinaire	

Nordair Ltée — Nordair Ltd. and Subsidiary Companies
Consolidated Statement of
Retained Earnings for the year ended
December 31, 1973

Nordair Ltée — Nordair Ltd. et ses filiales
État consolidé des bénéfices
non répartis pour l'exercice terminé
le 31 décembre 1973

	<u>1973</u>	<u>1972</u>	
Retained Earnings at Beginning of Year	\$ 4,568,000	\$ 3,805,000	Bénéfices non répartis au début de l'exercice
Earnings for year	<u>2,203,000</u>	<u>763,000</u>	Bénéfice de l'exercice
Retained earnings at End of Year	<u>\$ 6,771,000</u>	<u>\$ 4,568,000</u>	Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice

Consolidated Statement of Source
and Application of Funds for the
year ended December 31, 1973

État consolidé de la provenance et de
l'utilisation des fonds pour
l'exercice terminé le 31 décembre 1973

Source of Funds			Provenance des fonds
Operations			Exploitation
Earnings for year	\$ 2,203,000	\$ 763,000	Bénéfice de l'exercice
Charges not involving funds			Postes qui n'influent pas sur le fonds de roulement
Depreciation	2,682,000	2,028,000	Amortissement
Amortization of development and pre-operating costs	—	127,000	Amortissement des frais de mise en exploitation ou encourus avant l'exploitation
Deferred income taxes	1,546,000	681,000	Impôts sur le revenu reportés
	<u>6,431,000</u>	<u>3,599,000</u>	
Sale of capital stock	1,395,000	1,871,000	Vente de capital-actions
Decrease (increase) in current portion of long-term liabilities	(274,000)	1,013,000	Diminution (augmentation) de la tranche exigible des dettes à long terme
Increase in long-term liabilities	5,562,000	8,439,000	Augmentation des dettes à long terme
Depreciated value of flight equipment sold	3,951,000	65,000	Valeur amortie de l'équipement aéronautique vendu
	<u>17,065,000</u>	<u>14,987,000</u>	
Application of Funds			Utilisation des fonds
Purchase of fixed assets	8,094,000	8,454,000	Achat d'immobilisations
Payment of long-term debt	10,088,000	3,969,000	Remboursement des dettes à long terme
	<u>18,182,000</u>	<u>12,423,000</u>	
Increase (Decrease) in Working Capital	(1,117,000)	2,564,000	Augmentation (diminution) du fonds de roulement
Working capital (deficiency) at beginning of year	306,000	(2,258,000)	Fonds de roulement (déficit) au début de l'exercice
Working Capital (Deficiency) at End of Year	<u>\$ (811,000)</u>	<u>\$ 306,000</u>	Fonds de roulement (déficit) à la fin de l'exercice

Nordair Ltée — Nordair Ltd. and Subsidiary Companies
Notes to Consolidated Financial
Statements for the year ended
December 31, 1973

1. Depreciation

Jet and turbo prop aircraft purchased new are depreciated based on hours flown. The hourly rate is determined by dividing the cost of aircraft, less 15% residual value, by the total estimated flying hours. All other aircraft are depreciated over their estimated useful life less residual value on a straight line basis.

Property and equipment are depreciated at various rates approximating those allowed under the Income Tax Act.

2. Purchase and Lease Commitments

In February, 1973, the company entered into an agreement to purchase a used DC-8-61 aircraft for \$6,950,000 and support equipment for \$1,390,000. On July 1, 1973, \$500,000 had been advanced on the contract and the balance was payable upon delivery of the aircraft, scheduled for October, 1973.

On June 4, 1973, an amendatory agreement was executed whereby delivery was delayed until October, 1974, in consideration of a payment of \$300,000 to Nordair in October, 1973.

During the year, the company entered into an agreement to sell and leaseback one Boeing 737 aircraft. Rent is payable in twenty-two semi-annual instalments of \$345,888 from June 30, 1974 to December 31, 1984. The company has the option to terminate the lease and purchase the aircraft on December 31, 1983 for \$520,000. The gain realized from the sale of the aircraft is included in the statement of earnings under the caption of profit on disposal of flight equipment.

3. Long-Term Liabilities

Bank loans, at prime lending rates plus 1¼ %, final instalment due June 30, 1981	\$12,511,000
6% Notes (\$3,959,000 U.S.) final instalment due August 15, 1978	3,989,000
Other	240,000
	<u>16,740,000</u>
Current portion	1,668,000
	<u>\$15,072,000</u>

Required repayments of the above indebtedness during the next five years are as follows: 1974 - \$1,668,000; 1975 - \$3,650,000; 1976 - \$3,488,000; 1977 - \$3,198,000; 1978 - \$1,955,000.

The individual loans are secured by a fixed charge on specific aircraft and certain aircraft and related equipment are subject to commercial pledges.

Under the terms of certain of the trust deeds securing the company's bonds, the company has covenanted that it will not, without the consent of the lender, (i) expend more than \$200,000 in aggregate in capital expenditures in any one year; (ii) redeem or reduce any class of capital stock, or change its capital structure; (iii) incur further indebtedness except in the ordinary course of business; (iv) incur liability as guarantor or endorser; (v) encumber the property of the company or of any subsidiary.

4. Deferred Income Taxes

Deferred income taxes of \$753,000 applicable to 1967 and prior years have not been recorded in the accounts.

1. Amortissement

Les avions à réaction et à turbopropulseurs achetés neufs sont amortis selon leurs heures de vol. Le taux horaire est déterminé en divisant le coût de l'avion, moins 15% représentant la valeur résiduelle, par le total estimatif des heures de vol. Tous les autres avions sont amortis à des taux constants d'après leur durée d'utilisation probable moins la valeur résiduelle.

Les propriétés et l'équipement sont amortis à des taux variés équivalant environ à ceux alloués en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu.

2. Contrats d'achat et de location

En février 1973, la compagnie s'est engagée à acheter un avion DC-8-61 d'occasion pour \$6,950,000 et l'équipement s'y rapportant pour \$1,390,000. Le 1er juillet 1973, la compagnie avait versé \$500,000 et devait payer le solde lors de la livraison de l'avion prévue pour octobre 1973. Le 4 juin 1973, on a apporté une modification au contrat selon laquelle la livraison n'aurait lieu qu'au mois d'octobre 1974, en considération d'une somme de \$300,000 versée à Nordair en octobre 1973.

Au cours de l'exercice, la compagnie a signé un contrat de vente-location pour un Boeing 737. Le prix de location est payable par vingt-deux versements semi-annuels de \$345,888 du 30 juin 1974 au 31 décembre 1984. La compagnie peut résilier le bail et acheter l'avion le 31 décembre 1983 pour la somme de \$520,000. Le profit réalisé sur la vente de l'avion est montré à l'état des bénéfices comme "profit sur vente d'équipement aéronautique".

3. Dettes à long terme

Emprunts bancaires, aux taux préférentiels plus 1¼ %, versement final payable le 30 juin 1981	\$12,511,000
Billets à 6% (U.S. \$3,959,000), versement final payable le 15 août 1978	3,989,000
Autres	240,000
	<u>16,740,000</u>
Tranche exigible	1,668,000
	<u>\$15,072,000</u>

Les dettes ci-devant mentionnées doivent être remboursées au cours des cinq prochaines années comme il suit: 1974, \$1,668,000; 1975, \$3,650,000; 1976, \$3,488,000; 1977, \$3,198,000; 1978, \$1,955,000.

Les emprunts individuels sont garantis par une charge fixe sur des avions déterminés et certains avions et l'équipement s'y rapportant sont assujettis à des nantissements commerciaux.

En vertu des termes de certains actes de fiducie garantissant les obligations de la compagnie, cette dernière s'est engagée à ne pas, sans avoir obtenu le consentement du prêteur, (i) dépenser plus de \$200,000 de dépenses en immobilisations dans aucune année; (ii) racheter ou réduire aucune classe d'actions de son capital-actions ou changer la composition de ce dernier; (iii) encourir de dettes additionnelles, sauf dans le cours ordinaire des affaires; (iv) encourir de dettes à titre de caution ou d'endosseur; (v) grever ses biens ou ceux de ses filiales.

4. Impôts sur le revenu reportés

Des impôts sur le revenu reportés de \$753,000 applicables à l'année 1967 et aux années précédentes n'ont pas été enregistrés dans les livres.

Nordair Ltée — Nordair Ltd. et ses filiales
Notes aux états financiers consolidés
pour l'exercice terminé le
31 décembre 1973

5. Capital Stock

During the year, stock options for 278,998 shares were exercised at \$5 per share for a cash consideration of \$1,394,990.

As at December 31, 1973, there were options outstanding for 92,500 common shares, of which 5,000 are exercisable at \$6.50 per share to December 31, 1975, 12,500 at \$6.50 per share to September 22, 1977 and 75,000 at \$4.45 per share to October 31, 1978.

Shares under option:

	1973	1972
Senior officers of the company	85,000	71,668
Other employees of the company	7,500	15,339
Shareholders and others	—	225,000
	<u>92,500</u>	<u>312,007</u>

6. Extraordinary Item

	1973	1972
Profit realized on refinancing of long-term liabilities, less applicable taxes	\$ —	\$62,000
Payment in consideration of amendment to aircraft purchase agreement	300,000	—
	<u>\$300,000</u>	<u>\$62,000</u>

7. Earnings per Share

Earnings per share is calculated using a weighted average of shares outstanding during the year.

Fully diluted earnings per share is calculated on the assumption that stock options granted during the year had been exercised on the date the options were granted on a weighted average basis; all other options had been exercised at the beginning of the year and the funds therefrom invested to produce a return equal to the maximum interest rate on long-term liabilities during the year.

8. Statutory Information

	1973	1972
Number of directors	11	11
Directors' remuneration	\$ 8,500	\$ 8,500
Number of officers	11	11
Officers' remuneration	\$284,000	\$243,000
Number of officers who are also directors	5	5

Auditor's Report

To the Shareholders

We have examined the consolidated balance sheet of Nordair Ltée — Nordair Ltd. and its subsidiaries as at December 31, 1973 and the consolidated statements of earnings and retained earnings and source and application of funds for the year then ended. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion these consolidated financial statements present fairly the financial position of the companies as at December 31, 1973 and the results of their operations and the source and application of their funds for the year then ended, in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Montreal, Quebec
February 4, 1974

Riddell, Stead & Co.

5. Capital-Actions

Au cours de l'exercice, des options d'achat d'actions ont été exercées pour 278,998 actions à \$5 l'action pour une somme totale de \$1,394,990.

Il y avait des options d'achat pour 92,500 actions ordinaires en circulation au 31 décembre 1973, dont 5,000 peuvent être exercées à \$6.50 l'action jusqu'au 31 décembre 1975, 12,500 à \$6.50 l'action jusqu'au 22 septembre 1977 et 75,000 à \$4.45 l'action jusqu'au 31 octobre 1978.

Actions sous option

	1973	1972
Dirigeants supérieurs de la compagnie	85,000	71,668
Autres employés de la compagnie	7,500	15,339
Actionnaires et autres	—	225,000
	<u>92,500</u>	<u>312,007</u>

6. Postes extraordinaires

	1973	1972
Profit réalisé lors du refinancement des dettes à long terme, moins impôts s'y rapportant	\$ —	\$62,000
Païement en considération de la modification apportée au contrat d'achat d'un avion	300,000	—
	<u>\$300,000</u>	<u>\$62,000</u>

7. Bénéfice par action

Le bénéfice par action est établi selon une moyenne pondérée d'actions en circulation au cours de l'exercice.

On a calculé le bénéfice entièrement dilué par action en supposant que les options d'achat d'actions accordées au cours de l'exercice ont été exercées le jour même où elles ont été accordées; toutes les autres options ont été exercées au début de l'exercice et les fonds en résultant ont été investis pour produire un rendement équivalent au taux d'intérêt maximum de l'exercice sur les dettes à long terme.

8. Renseignements statutaires

	1973	1972
Nombre d'administrateurs	11	11
Honoraires des administrateurs	\$ 8,500	\$ 8,500
Nombre de dirigeants	11	11
Rémunération des dirigeants	\$284,000	\$243,000
Nombre de dirigeants qui sont également administrateurs	5	5

Rapport des vérificateurs

Aux actionnaires

Nous avons examiné le bilan consolidé de Nordair Ltée — Nordair Ltd. et de ses filiales au 31 décembre 1973 ainsi que l'état consolidé des bénéfices, l'état consolidé des bénéfices non répartis et l'état consolidé de la provenance et de l'utilisation des fonds de l'exercice terminé à cette date. Notre examen a comporté une revue générale des procédés comptables ainsi que les sondages des registres comptables et autres preuves à l'appui que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

A notre avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement la situation financière des compagnies au 31 décembre 1973, ainsi que les résultats de leur exploitation et la provenance et l'utilisation de leurs fonds pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus, lesquels ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Montréal, P.Q.
Le 4 février 1974

Riddell, Stead & Cie

Nordair and the Fuel Problem

The effect on Nordair of the present fuel shortage which developed in the fall of 1973 as a result of the Middle East situation will be twofold.

The first is the availability of fuel which in turn may influence our ability to fully utilize our aircraft and produce revenue. Approximately 35% of Nordair's revenue consists of essential flying to and within the Eastern Arctic and Northwestern Quebec including the James Bay area. A further 19% of revenue represents flying under contract with the Canadian Department of the Environment for Ice Reconnaissance work and with the United States Air Force for lateral resupply of DEWline sites. There has been no material effect on our Southern Services or Domestic Charters which represent 23% of total revenue. Inclusive Tour Charters which make up 22% of revenue and operate to destinations in the southern United States, the Bahamas, the Caribbean and Mexico are all operating as planned, despite some initial availability problems which have been overcome.

As fuel allocations at destinations in these areas are largely based on consumption in prior years, the fact that Nordair has operated there in the past has resulted in our obtaining adequate fuel to date.

The other effect of the fuel shortage has been increased prices at most locations. As fuel costs represent approximately 15% of total expenses, these increases are significant. Management has taken prompt action to increase passenger fares and freight rates in those sectors of its operations which have been affected in order to compensate.

In the North, fuel price increases for 1973-74 were anticipated at the time supplies were inventoried during the 1973 shipping season. To offset these increases and to recognize other cost increases, Nordair increased its rates on services to the Arctic and Northwestern Quebec by 7% with effect from December 1, 1973. During the last half of November the Company was informed of substantial fuel price increases particularly at Montreal to commence January 1, 1974. Consequently, a further increase of approximately 3% of passenger fares and cargo rates on services operating through Montreal was filed with the Canadian Transport Commission to take effect on February 1, 1974.

Increases in the price of fuel used in flying associated with the DEWline are covered by contract. Price increases applicable to the Ice Reconnaissance flying were not covered by contract and are under negotiation. Contracts for "Inclusive Tour" charters are covered by escalation clauses with a 30 day notice period.

Route development

In 1973 a licence was granted to allow extension of Nordair's scheduled service in northwestern Quebec to Matagami and La Grande, both prominent distribution centres in connection with the James Bay area. In October a daily service was inaugurated over a route

Nordair et le problème du carburant

Les effets sur Nordair de la présente pénurie de carburant qui s'est produite à l'automne de 1973 par suite de la situation au Moyen Orient seront doubles.

En premier lieu, la disponibilité du carburant aura une importance majeure car elle déterminera notre capacité d'utiliser nos avions au maximum de leurs possibilités et donc de produire des revenus. Environ 35% des revenus de Nordair proviennent des vols essentiels effectués dans l'est de l'Arctique et dans le nord-ouest du Québec y compris la région de la Baie James. 19% de nos revenus représentent des vols effectués sous contrat avec le Ministère canadien de l'Environnement. Ces vols visent à surveiller le mouvement des glaces. Un autre contrat avec l'U.S. Air Force prévoit le ravitaillement horizontal des sites de la ligne DEW. Aucun effet matériel n'a été constaté ni sur nos services réguliers du sud ni sur nos vols nolisés à l'intérieur qui représentent 23% des revenus totaux. Les vols nolisés "tous frais compris" qui représentent 22% des revenus et dont les destinations sont le sud des Etats-Unis, les Bahamas, les Antilles et le Mexique n'ont pas été affectés jusqu'à présent en dépit de certains problèmes initiaux d'approvisionnement qui ont été résolus.

Les allocations de carburant dans ces régions dépendent dans une large mesure de la consommation des années précédentes. Le fait que Nordair y était déjà active dans le passé nous a assuré des approvisionnements adéquats en carburant jusqu'à maintenant.

La seconde conséquence de la pénurie de carburant a été l'augmentation des prix à peu près partout. Les frais de carburants représentant environ 15% des frais d'exploitation, ces augmentations sont donc très significatives. La direction a pris sans délais les mesures nécessaires pour augmenter le prix pour passagers et le fret dans tous les secteurs de son exploitation affectés par les augmentations afin de les compenser.

Dans le nord l'augmentation du prix du carburant en 1973-74 avait été prévue au moment de l'inventaire des réserves pendant la saison d'expédition 1973. Afin de couvrir ces augmentations ainsi d'ailleurs que des hausses dans d'autres secteurs, Nordair a augmenté ses tarifs sur les services de l'Arctique et du nord-ouest du Québec. Cette hausse de 7% est entrée en vigueur le premier décembre 1973. Pendant la seconde moitié de novembre, la compagnie a été informée d'augmentations supplémentaires du prix du carburant, particulièrement à Montréal, qui devaient entrer en vigueur le premier janvier 1974. Une autre augmentation de 3% des tarifs pour les passagers et le fret a donc été déposée auprès de la Commission canadienne des Transports. Elle doit entrer en vigueur le premier février 1974.

Les augmentations du prix du carburant utilisé lors des vols vers la ligne DEW sont couvertes par contrat. Les augmentations de prix applicables aux vols de surveillance du mouvement des glaces n'étaient pas couvertes par contrat et des négociations à ce sujet sont en cours. Les contrats pour les vols nolisés "tous frais inclus" sont couverts par des clauses d'augmentation avec préavis de 30 jours.

Etablissement de nouvelles routes

En 1973, un permis a été accordé à Nordair, l'autorisant à prolonger ses services réguliers dans le Nord-Ouest du Québec vers Matagami et La Grande. Ces deux localités constituent maintenant un centre de distribution de première importance en rapport avec la région de la

Montreal-Val D'Or-Matagami-La Grande. Outstanding route applications include a lateral air service connecting Yellowknife and Frobisher Bay via intermediate points in the Northwest Territories and a decision from the Danish aviation authorities for permission to extend regular service from Frobisher Bay to Søndre Strømfjord in Greenland.

An application was filed with the Canadian Transport Commission in 1973 for the addition of Pond Inlet and Arctic Bay/Strathcona Sound to the licence under which service is now provided from Frobisher Bay to settlements on Baffin Island, N.W.T. Granting of this application would permit the establishment of a secondary distribution center in Hall Beach resulting in the extension of jet service to this point. This would result in lower freight rates for northern Baffin Island communities, and would eventually result in an increase in traffic in this area. An application was also filed to add the point Quebec City to the licence under which service is now provided between Montreal, Fort Chimo and Frobisher Bay. The purpose of this application is to accommodate traffic between the provincial capital and northern Quebec. An application has also been made for the addition of Sudbury and Thunder Bay to the licence under which we serve Montreal, Ottawa, Hamilton and Windsor. This would allow the development of a regional air route connecting these northern Ontario communities directly with Ottawa and Montreal. We anticipate decisions will be rendered on these applications in 1974.

Northwestern Quebec

On January 1st, 1973, Nordair combined its scheduled services to Northwestern Quebec to include services between Montreal, Val d'Or and Great Whale; Montreal, Val d'Or and Fort George; and Montreal and Chibougamau.

In July, after obtaining authority from the Canadian Transport Commission, service commenced to Matagami and La Grande. La Grande is the focal point of the hydro-electric development of James Bay, and will remain the principal center of activity both during the development phase and subsequent to completion. In October, daily 737 flights were instituted, connecting Montreal, Val d'Or, Matagami and La Grande, with twice weekly turbo-prop flights between Val d'Or and Matagami. Beginning January 14th of this year, the FH-227 has operated three times a week between Montreal, Val d'Or, Matagami and Fort George. Finally, Nordair operates three Electra flights per week between Montreal, Val d'Or, and Great Whale, and four FH-227 flights per week between Montreal and Chibougamau.

Nordair has moved 4,309 tons of cargo and 37,397 passengers in Northwestern Quebec in 1973 producing total scheduled and charter revenue of \$3,147,000. This traffic has steadily increased throughout the year and should increase at a faster pace in 1974, due to the increasing activity in the area.

Baie James. En octobre, un service quotidien a été inauguré sur un itinéraire Montréal-Val d'Or-Matagami-La Grande. Les demandes encore en suspens comprennent un service aérien horizontal reliant Yellowknife et Frobisher Bay en passant par plusieurs points intermédiaires des Territoires du Nord-Ouest et une permission des autorités danoises de l'aviation de prolonger le service régulier de Frobisher Bay jusqu'à Søndre Strømfjord au Groënland.

Une demande a été déposée auprès de la Commission canadienne des Transports en 1973 requérant l'addition de Pond Inlet et Arctic Bay/Strathcona Sound au permis en vertu duquel Nordair offre un service de Frobisher Bay à destination des établissements sur la Terre de Baffin dans les Territoires du Nord-Ouest. Si cette demande était accordée, elle permettrait l'installation d'un centre de distribution secondaire à Hall Beach où le service par avion réacté serait prolongé. Tout cela résulterait en une baisse des tarifs du fret pour les établissements du nord de la Terre de Baffin et éventuellement en une augmentation du trafic dans cette région.

Une demande a également été déposée afin d'être autorisé à ajouter Québec au permis aux termes duquel un service relie déjà Montréal, Fort Chimo et Frobisher Bay. Le but de cette demande est de favoriser la trafic d'une ligne directe entre la capitale provinciale et le nord du Québec.

Une autre demande a été déposée, visant à inclure Sudbury et Thunder Bay au permis en vertu duquel Nordair dessert Montréal, Ottawa, Hamilton et Windsor. Ceci permettrait le développement d'une route aérienne régionale reliant ces communautés du nord de l'Ontario directement avec Ottawa et Montréal. Des décisions concernant toutes ces demandes seront vraisemblablement prises au cours de 1974.

Le Nord-Ouest du Québec

Le 1^{er} janvier 1973, Nordair a groupé ses services réguliers au Nord-Ouest du Québec pour inclure les services entre Montréal, Val d'Or et Poste-de-la-Baleine; Montréal, Val d'Or et Fort George et Montréal et Chibougamau.

Au mois de juillet, ayant obtenu l'autorisation de la Commission canadienne des Transports, elle commença à desservir Matagami et La Grande.

La Grande est le noyau du développement hydro-électrique de la Baie-James et demeurera le centre principal d'activités aussi bien durant les travaux d'aménagement que par la suite.

Depuis octobre, Nordair assure une liaison quotidienne par 737 entre Montréal, Val d'Or, Matagami et La Grande et deux fois par semaine par avions turbo-propulsés entre Montréal, Val d'Or et Matagami.

De plus, le 14 janvier de cette année, Nordair a introduit un FH-227, à raison de trois vols par semaine, sur son service entre Montréal, Val d'Or, Matagami et Fort George.

Enfin, Nordair fournit trois vols par semaine avec Electra entre Montréal, Val d'Or et Poste-de-La-Baleine et quatre vols par semaine avec FH-227 entre Montréal et Chibougamau.

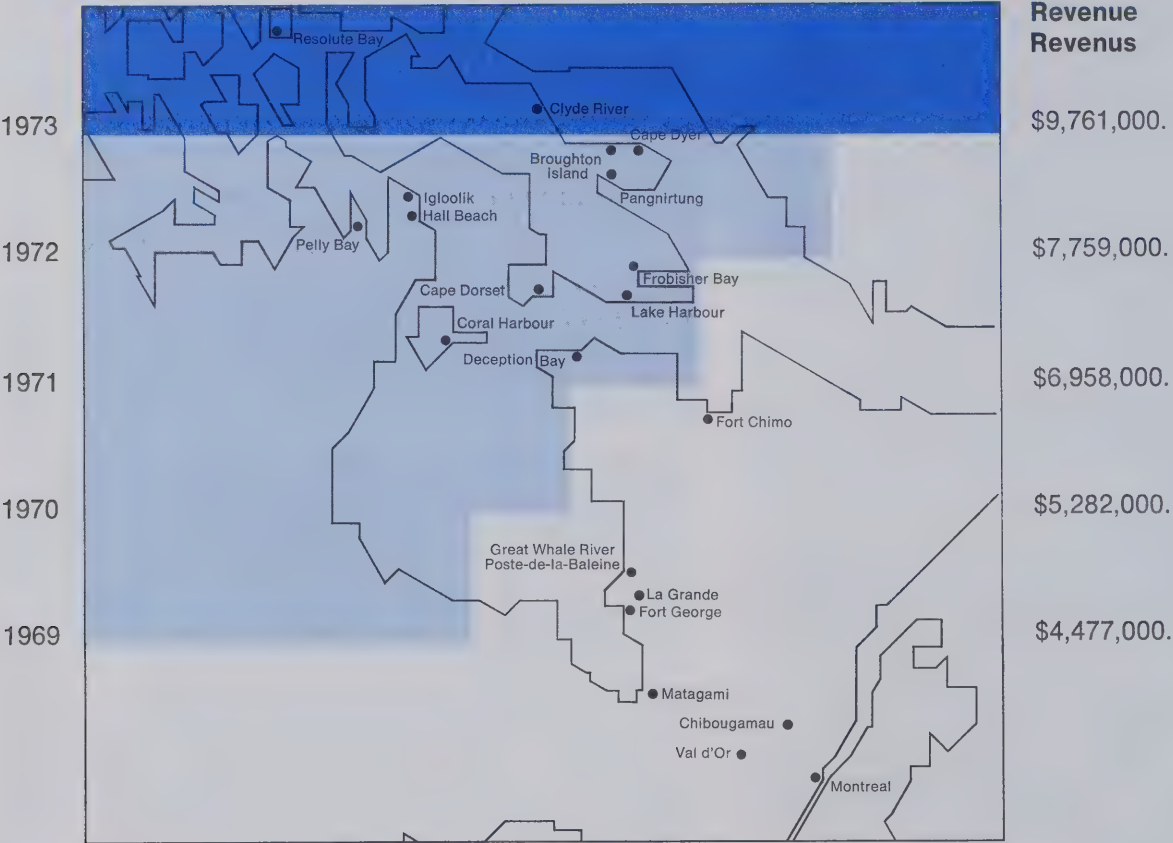
Sur le réseau Nord-Ouest du Québec, Nordair a transporté 4,309 tonnes de marchandises et 37,397 passagers en 1973 sur ses vols cédulés et nolisés, produisant un revenu total de \$3,147,000. Ce trafic a constamment progressé au cours de l'année et à cause de l'activité croissante dans la région, cette progression devrait se poursuivre à un rythme accéléré en 1974.

Maps of Nordair's scheduled and inclusive tour charter operations including five year revenue comparison. The charter service map shows inclusive tour destinations and the revenue includes all charter and contracted operations.

Cartes des services réguliers et des vols nolisés "tous frais inclus" y compris une comparaison des revenus sur une période de 5 ans. La carte des vols nolisés n'indique que la destination des voyages "tous frais inclus", alors que les revenus comprennent tous les vols nolisés ou effectués sous contrat.

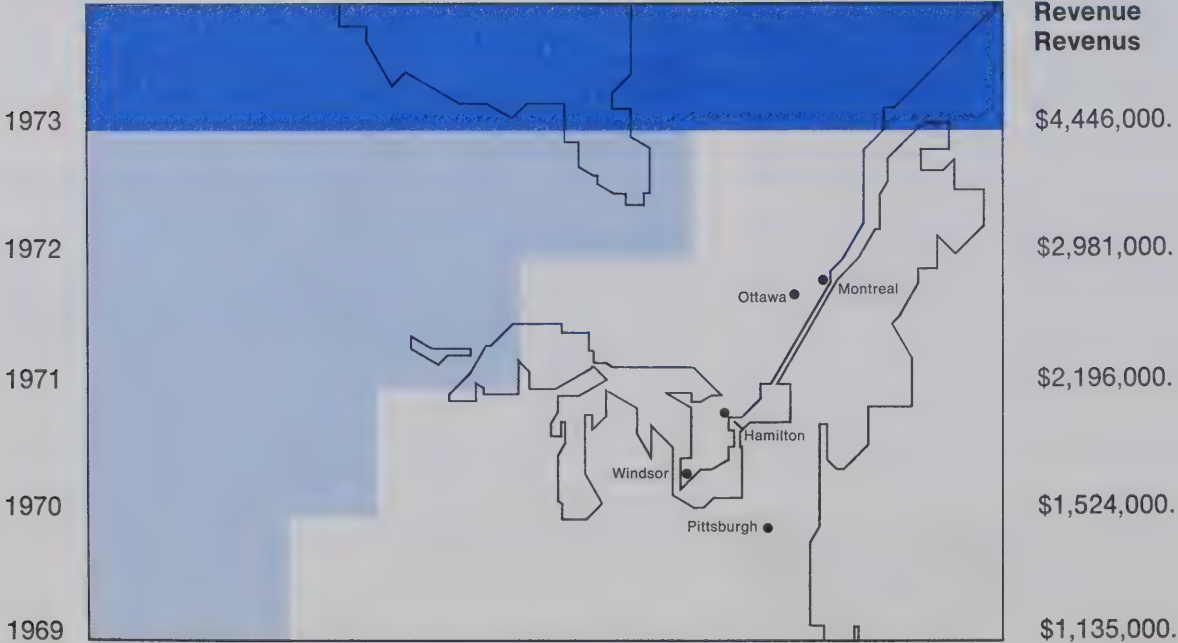
Northwestern Quebec and Northern Scheduled Service

Services réguliers du Nord et du Nord-Ouest du Québec



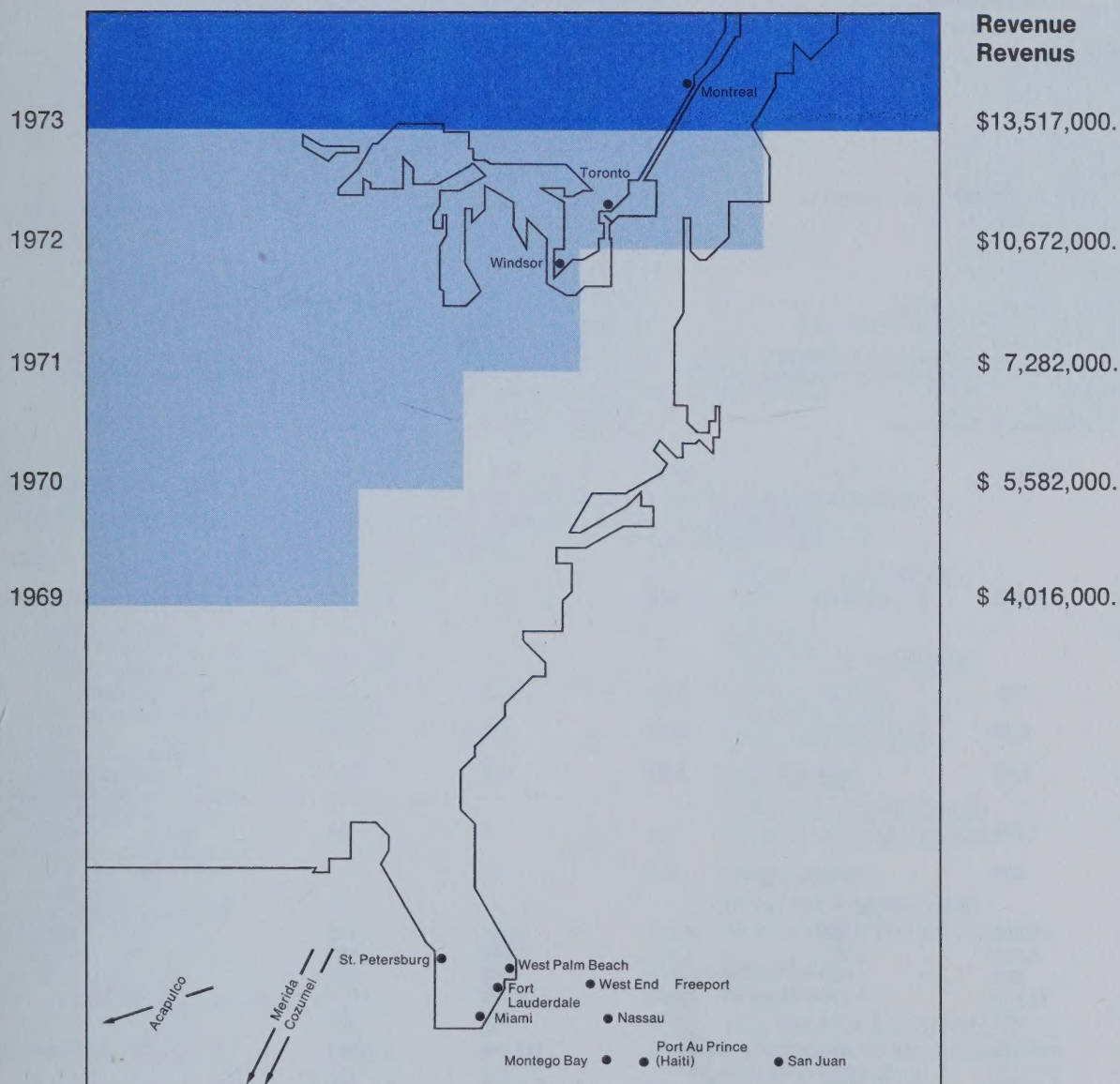
Southern Scheduled Service

Services réguliers du sud



Charter and Contract Operations

Exploitation des vols nolisés ou sous contrat



Ice Reconnaissance revenue totaled \$3,413,000. in 1973, the first full year of operation. It is expected that this operation will remain at approximately the same or marginally increased levels of flying for the duration of the contract.

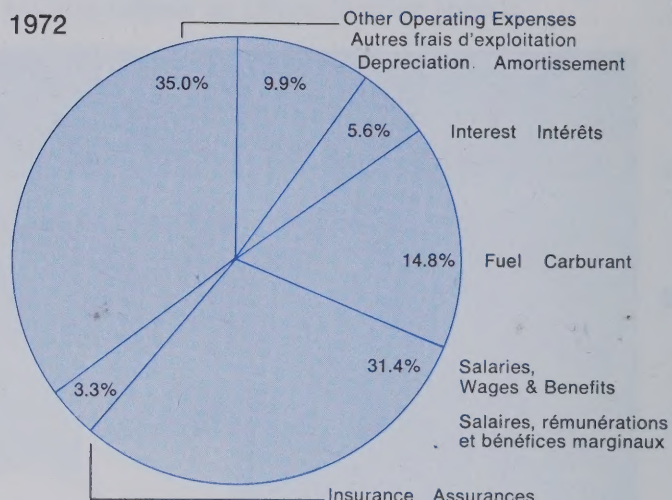
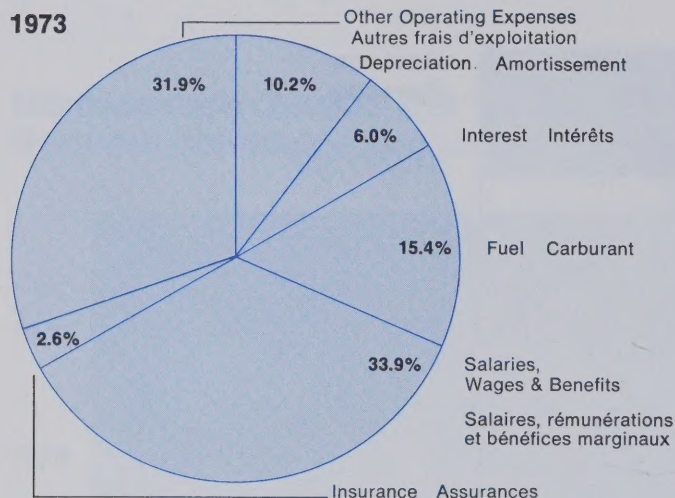
DEWline revenue totaled \$1,912,000. in 1973 compared with \$1,504,000. in 1972 reflecting increased rates in 1973 and also increased flying for the United States Air Force under the current contract.

Les revenus provenant de la surveillance des glaces s'élèvent à \$3,413,000. en 1973, première année complète d'activité. On prévoit que le nombre d'heures de vol résultant de cette activité demeurera à peu près le même ou sera faiblement augmenté durant le terme de ce contrat.

Les revenus de la ligne DEW s'élèveront à \$1,912,000. en 1973 en comparaison avec \$1,504,000. en 1972. Cette hausse est due à une augmentation des tarifs en 1973 ainsi qu'à un accroissement du nombre d'heures de vol effectué pour la United States Air Force aux termes du présent contrat.

The Nordair expense dollar is apportioned to:

Les frais de Nordair se répartissent comme suit:



Five Years in Review

Earnings

Earnings for the year
Per share (based on weighted average number of shares outstanding during the year)

Earnings*	1.00
Fully diluted earnings*	0.99
Cash flow from operations*	2.92

Gain on sale of fixed assets included in earnings
Non-recurring income included in earnings

	1,732.
	300.

Revenue

Passengers and excess baggage	9,419.
Freight	3,806.
Mail	982.
Charter	13,517.
Non-flying	355.

Total Revenue **\$28,079.**

Depreciation **\$ 2,682.**

Interest — net **1,676.**

Financial Position

Working capital **(811.)**

Fixed assets — at cost **39,673.**

Accumulated depreciation **7,316.**

Fixed assets — book value **\$32,357.**

Long-term debt **\$15,072.**

Deferred income taxes **4,076.**

Shareholders equity

Per share (based on outstanding shares as at December 31)* **5.52**

Other

Number of Employees (as at December 31)

Number of Passengers

Number of Pounds of Cargo (000's)

Passenger Miles Flown (000's)

Cargo Ton Miles Flown (000's)

Aircraft Miles Flown (000's)

1973 1972 1971 1970 1969
(Dollars in thousands except where indicated by *)
(En milliers de dollars sauf aux endroits indiqués par *)

(Figures in units as indicated)
(Chiffres tels qu'indiqués)

792	621	474	385	382
363,839	265,290	210,400	147,510	96,700
34,768	30,501	24,942	21,598	22,823
282,108	264,643	196,737	115,967	93,858
13,022	15,041	14,389	9,613	7,955
8,311	7,136	5,686	4,462	3,781

Rétrospective quinquennale

Gains

Bénéfices pour l'année

Par action (basé sur la moyenne pondérée d'actions en circulation pendant l'année)

Bénéfices*

Bénéfices entièrement dilués*

Fonds provenant de l'exploitation*

Gain sur ventes d'immobilisations incluses dans les bénéfices

Revenus non-renouvelables inclus dans les bénéfices

Revenu

Passagers et excédent de bagages

Fret

Courrier

Vois nolisés

Autres

Revenu total

Amortissement

Intérêts — Net

Situation Financière

Fonds de roulement

Immobilisations — au prix coûtant

Amortissement accumulé

Immobilisations — valeur aux livres

Dettes à long terme

Impôts sur le revenu reportés

Actif net des actionnaires

Par action (basé sur le nombre d'actions en circulation au 31 déc.)*

Autres

Nombre d'employés (au 31 décembre)

Nombre de passagers

Nombre de livres de fret (000)

Passagers — milles parcourus (000)

Fret tonnes — milles parc. (000)

Avions — milles parc. (000)

Board of Directors Conseil d'administration

Carl F. Burke,
Charlottetown,
Prince Edward Island
Ile-du-Prince Edouard

L'hon. Louis de G. Giguère,
Montréal, Québec
Senator,
Sénateur

F. Ronald Graham,
Montreal, Quebec
Chairman, Graham,
Armstrong Securities Ltd.,
Président du Conseil
d'Administration

R. Michael Grills,
Toronto, Ontario
Vice President, McLeod, Young,
Weir & Company Limited,
Vice-Président

John W. Henley,
Burlington, Ontario
Vice President, Personnel,
Westinghouse Canada Ltd.,
Vice-Président du Personnel

Roland G. Lefrançois,
Montréal, Québec
President and Chief
Executive Officer,
Président et Directeur Général

Henry M. Marx,
New York, N.Y.
Vice President
Partner, Kramer, Marx,
Greenlee & Backus, Solicitors,
Vice-Président

Dr. Richard D. McKenna,
Montreal, Quebec
Vice President, Physician,
Vice-Président, Médecin

Frank D. Newton,
Islington, Ontario
Partner, Wilson Newton
Roberts Moore Duncan,
Architects
Architectes

Paul L. Pelletier,
Montréal, Québec
Vice President,
Président, Pelletier
Engineering (International) Ltd.,
Vice-Président

James F. Tooley,
Montreal, Quebec
Chairman of the Board
Président du Conseil
d'Administration

Other Members of Management Autres membres de la direction

George G. James,
Vice President,
Finance and Secretary-Treasurer
Vice-Président,
Finance et Secrétaire-Trésorier

Jacques C. Léger,
Vice President,
Marketing
Vice-Président,
Marketing

Joyce H. Miracle,
Comptroller and
Assistant Secretary
Contrôleur et
Adjoint au Secrétaire

Roger E. Morawski,
Vice President,
Operations and Engineering
Vice-Président,
Opérations et Génie

Capt. John C. Morden,
Manager Flight Operations
and Chief Pilot
Directeur de l'Exploitation — Vol
Pilote en Chef

Kurt P. Peiffer,
Vice President,
Traffic Development
Vice-Président
Développement du Trafic

Roderick M. Towle,
Assistant Treasurer
Adjoint au Trésorier

Auditors: Vérificateurs:

Riddell, Stead & Co.,
Montreal, Quebec

Counsel: Conseillers Juridiques:

Laing, Weldon,
Courtois et al.,
Montreal, Quebec

Head Office:
Montreal International
Airport, Dorval, Quebec

Siège social:
Aéroport International
de Montréal, Dorval, Québec

Bankers: Banquiers:

The Bank of Montreal,
La Banque de Montréal,
Montreal, Quebec

Canadian Imperial
Bank of Commerce,
La Banque Canadienne
Impériale de Commerce,
Montreal, Quebec

Transfer agents: Comptabilité des Transferts:

Crown Trust Company,
Montreal, Quebec
Toronto, Ontario
Winnipeg, Manitoba
Calgary, Alberta
Vancouver, B.C.

Canada Trust Co.,
Regina, Saskatchewan

